Приложеніе къ XXXV выпуску Записокъ по Гидрографіи.

А. Вилькицкій.

СѢВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1912.

Акт № 1

Индекс	Кг.		Шифр хранения
Авторский знак	3-В.46-С		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Картотип. ГУРКВМФ. Зак. 1453—150000

Проверена-56 г.

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

Проверено-85

ПРОВЕРЕНА

Приложеніе къ XXXV выпуску Записокъ по Гидрографіи.

А. Вилькицкій.

Инвентарь 19/10/X 13г №1.

Библіотека Морского Министерства

СѢВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ.

39516

Центральная В-Морская Библиотека РКВМФ СССР

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1912.

Печатано по распоряженію Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Вопросъ о сѣверномъ морскомъ пути есть одинъ изъ самыхъ старыхъ вопросовъ. Начало его должно теряться въ глубокой древности, т. к. онъ не могъ не интересовать древнихъ ученыхъ со стороны географической, т. е. въ смыслѣ кругового объѣзда всего ст. свѣта.

Въ смыслѣ же установленія сношеній Европы съ Китаемъ, Японіей и Сибирью этотъ вопросъ уже болѣе 3-хъ столѣтій интересуетъ людей многихъ націй.

Исторія не даетъ намъ свѣдѣній, кто первымъ прошелъ моремъ въ Сибирь, но въ описаніяхъ плаваній иностранцевъ имѣются указанія, что русскіе ихъ упредили въ этомъ дѣлѣ. Этихъ указаній я буду касаться при перечисленіи плаваній англичанъ и голландцевъ. Здѣсь же я позволяю себѣ цитировать выписку изъ одного акта 1618 г. (*), которая указываетъ на случай плаванія въ Обь моремъ въ промежутки между 1584 и 1598 годами, въ ней говорится: «А въ прежніе де годы блаженные памяти при государѣ царѣ и великомъ князѣ Ѳеодорѣ Ивановичѣ всеа Руссіи ходилъ Москвитинъ Лука гость съ товарыщи провѣдывати Обскаго устья тремя кочи, и тѣ де люди съ великіе нужи примерли, а осталось тѣхъ людей всего четыре человѣка»,...

Тамъ же упоминается еще и о томъ, что въ 1610 году двинянинъ Кондрашка Куркинъ сдѣлалъ на рѣкѣ Туруханѣ кочи, спустился на нихъ къ Енисейскому устью, и выждавъ его вскрытія, что было черезъ 5 недѣль послѣ Петрова заговѣнія, т. е. примѣрно въ началѣ Іюля, пошелъ на востокъ къ рѣкѣ Пясидѣ на промыселъ.

Есть еще въ Итальянской литературѣ начала XVII вѣка упоминаніе, что въ одномъ изъ донесеній Папѣ Иннокентію VIII

(*) Б. Житковъ. Городъ Мангазея и торговый путь черезъ Ямалъ. Стр. 4.

говорится, что Россіяне, плавая по сѣверному морю, открыли около 107 лѣтъ тому назадъ, т. е. въ концѣ 1500-хъ годовъ неизвѣстный островъ подверженный вѣчной стужѣ, который величиною превосходитъ островъ Кипръ и на картахъ показывается подъ именемъ Новой Земли.

Наконецъ, имѣется одна грамота отъ Генваря 1600 года, въ которой говорится о челобитной пинежанъ и мезенцовъ, чтобы за ними было утверждено право—«ѣздити, промышляти и торговати въ Мунгазею, моремъ и Обью рѣкою, на Тазъ и на Пуръ и на Енисею».

Многіе торговые люди ходили съ Двины, Мезени и Печоры въ Обь и Тазъ другимъ путемъ: отъ Югорскаго шара шли поперекъ Карскаго моря къ берегу Ямала, входили въ рѣку Мутную и перетащивъ кочи черезъ небольшой волокъ по рѣкѣ Зеленой, спускались въ Обскую губу, оттуда въ Тазовскую и, наконецъ, въ рѣку Тазъ къ городу Мангазеи. Въ среднемъ это путешествіе уносило мѣсяца три, какъ это видно изъ донесеній Тобольскихъ воеводъ 1601 года, обезпокоенныхъ начавшимися посѣщеніями Печоры, Югорскаго шара и Оби иностранцами и допрашивавшихъ промышленныхъ людей зачѣмъ «нѣмцы» ходятъ туда и какими водными путями можно попасть изъ Россіи въ Сибирь.

Безпокойство это вызывалось тѣмъ, чтобы, какъ писали воеводы, — «нѣмцы дорогъ не узнали, и пріѣхали бы воинскіе многіе люди сибирскимъ городамъ какія порухи не учинили», а для этого воеводы требовали отъ царя, чтобы было запрещено ходить въ Мангазею моремъ и русскимъ промышленникамъ.

Но они не сразу этого добились, сперва было запрещено торговать промышленнымъ людямъ съ нѣмцами, но за русскими было оставлено право «ходить большимъ моремъ попрежнему». Однако настойчивость Воеводы князя Ивана Куракина привела къ тому, что въ 1620 году морской путь въ Мангазею былъ запрещенъ, а указанъ былъ путь материкомъ.

Но длинный и трудный путь черезъ Уралъ привелъ къ паденію торговлю съ Мангазеею, достигавшую въ это время значительныхъ размѣровъ, и мало по малу этотъ путь былъ забытъ. Правда нѣкоторые предпріимчивые люди ходили еще съ русскихъ береговъ океаномъ въ Енисей, такъ нѣкій мезенецъ Ѳедосій Рахманинъ пять разъ ходилъ моремъ на Енисей и обратно, но въ концѣ концовъ и эти путешествія прекратились. Нельзя здѣсь не упомянуть еще объ одной мѣрѣ, которая содѣйствовала прекращенію плаваній, это посылка на лѣтнее время стражи въ 50 человѣкъ на о. Матвѣевъ и въ Югорскій шаръ, для сбора пошлинъ съ промышленниковъ и торговцевъ.

Теперь я перейду къ перечню плаваній иностранцевъ сперва на парусныхъ судахъ, а потомъ на паровыхъ.

Первое большое морское путешествіе на сѣверо-востокъ было совершено изъ Англіи подъ начальствомъ Гуго Виллугбея въ 1553 году на 3-хъ судахъ, изъ которыхъ два судна Bona Esperanza и Confidentia зазимовали на Мурманѣ у устья рѣки Варсиной, гдѣ экипажъ обоихъ судовъ вмѣстѣ съ Виллугбеемъ погибъ во время зимовки и только третье судно Edward Bonaventure подъ управленіемъ Ченслера, отдѣлившись отъ первыхъ двухъ во время шторма, зашелъ въ устье Двины, гдѣ тогда еще на мѣстѣ г. Архангельска стоялъ лишь одинъ Никольскій монастырь. Ченслеръ былъ приглашенъ въ Москву ко Двору, гдѣ въ большомъ почетѣ провелъ часть зимы и лѣтомъ на своемъ суднѣ вернулся въ Англію, давъ такимъ образомъ случай установить торговлю Россіи съ Англіей и поводъ къ многимъ въ ближайшемъ времени плаваніямъ (*).

(*) Въ 1556 году погибъ и Ченслеръ съ большею частью команды разбившись на Bonaventure у береговъ Шотландіи, послѣ вторичнаго путешествія въ Архангельскъ. Въ этотъ годъ съ нимъ возвращались принадлежавшія къ экспедиціи погибшаго Виллугбей Bona Esperanza и Confidentia. Послѣднее погибло со всѣмъ экипажемъ у береговъ Норвегіи, а первое на пути между Тронтгеймомъ и Англіей.

*

Вторымъ зарегистрованнымъ въ исторіи плаваніемъ по нашимъ сѣвернымъ водамъ было плаваніе Стефана Бурроу въ 1556 г., спутника Ченслера по 1553 г., привезшему въ Европу первыя свѣдѣнія о Новой Землѣ, у которой онъ засталъ суда русскихъ промышленниковъ. Изъ этихъ извѣстій слѣдуетъ, что эта земля была настолько давно извѣстна русскимъ, что успѣлъ уже здѣсь развиться морской звѣроловный промыселъ.

Исторія плаваній Бурроу повѣствуетъ и о томъ, что имъ были встрѣчены русскія мореходы, которые дали ему свѣдѣнія объ Оби и о морскомъ пути къ ней и предлагали ему плыть туда вмѣстѣ, но плаваніе это, однако, не состоялось и Бурроу отъ о-ва Вайгача 9 Августа ушелъ въ Холмогоры. Изъ его плаваній мы также почерпаемъ интересныя для насъ свѣдѣнія, что наши звѣроловы считались смѣлыми и хорошими моряками, что суда ихъ были довольно хороши, скорость которыхъ даже превосходила при попутномъ вѣтрѣ скорость англійскихъ судовъ, но къ сожалѣнію описаніе этихъ судовъ и ихъ плаваніе приводитъ насъ къ заключенію, что это мѣстное мореходство наше съ того времени почти не сдѣлало успѣховъ и вмѣстѣ съ благосостояніемъ края скорѣе пало, чѣмъ возвысилось.

Послѣдующее время англичане были заняты установленіемъ торговыхъ сношеній съ Россіей и слѣдующая экспедиція состоялась уже въ 1580 году. Это была экспедиція Пета. Петъ первый изъ иностранцевъ проникъ въ Карское море, войдя въ него Карскими воротами. Время было раннее 19 Іюля и онъ встрѣтилъ ледъ въ Карскомъ морѣ, отчего вернулся. Другое судно, сопутствовавшее ему подъ управленіемъ Джакмана и бывшее еще въ Карской губѣ съ нимъ, пропало безъ вѣсти. Приблизительно въ то же время, какъ потомъ стало извѣстно, какое то англійское судно потерпѣло крушеніе у устья Оби, а экипажъ былъ перебитъ самоѣдами. Одни догадки говорятъ, что это судно было Джакмана, а другія стоятъ за то, что

погибшее судно принадлежало англійской Muscovy Company и было послано за два года до экспедиціи Нета съ тѣмъ, чтобы проникнуть на востокъ отъ Печоры, судьба котораго осталась также неизвѣстной. Потомъ также подтверждаются русскіе промыслы на сѣверѣ. Онъ говоритъ о православныхъ могилахъ и о крестахъ, стоящихъ на входныхъ мысахъ на Вайгачѣ.

Всѣ эти путешествія были снаряжаемы на частныя средства и постоянныя неудачи здѣсь заставили англичанъ попробовать счастья на сѣверо-западномъ проходѣ, мимо с. береговъ Америки; но вмѣсто нихъ сѣверо-восточнымъ путемъ занялись голландцы.

Въ 1594 году было отправлено четыре ихъ судна. Два, подъ начальствомъ Виллема Баренгса, пошли вокругъ сѣверной оконечности Новой Земли, а два другія, подъ начальствомъ Ная и Тетгалеса, мимо о. Вайгача.

Первыя два судна 13 Іюля достигли береговъ Новой Земли подъ широтой 77° 55′, т. е. самаго сѣвернаго ея мыса и встрѣтивъ ледъ, не стали выжидать наиболѣе благопріятнаго времени и вернулись.

Вторыя же оба 10 Августа достигли рѣки Кары, которую приняли за Обь и считая, что съ этого пункта легко уже будетъ достигнуть Китая, вернулись домой глубоко убѣжденные въ рѣшеніи вопроса Сѣверо-восточнаго морского пути въ Китай.

Это путешествіе занесло на страницы исторіи, что и сѣверъ Новой Земли посѣщался русскими промышленниками, такъ какъ на о-вѣ Крестовомъ было воодружено 2 креста, а нѣсколько южнѣе были найдены обломки русскаго судна длиною въ 44 фута по килю, 3 деревянныхъ домика, крестъ, шесть зарытыхъ кулей муки, множество бочекъ и 5 гробовъ.

Вторая экспедиція голландцевъ состояла уже изъ шести судовъ, нагруженныхъ и товарами и деньгами. Она около 19 Августа 1595 года прибыла къ Югорскому шару, гдѣ

встрѣтила ледъ. Отъ русскихъ промышленниковъ и самоѣдскаго князька они собрали чрезвычайно интересныя свѣдѣнія, что ледъ въ скоромъ времени исчезнетъ и что лѣто продолжится еще 7 недѣль, но что иногда *плавучій* ледъ держится въ проливѣ все лѣто, что зимою проливъ замерзаетъ, но море по обѣ стороны пролива не замерзаетъ. Наконецъ, что русскіе корабли нагруженные товарами, ходятъ ежегодно черезъ проливъ этотъ мимо Оби на рѣку Енисей, гдѣ зимуютъ, что жители по р. Енисею православнаго вѣроисповѣданія. Вмѣстѣ съ тѣмъ самоѣды дали экспедиціи также вѣрныя, какъ теперь мы это можемъ видѣть, географическія свѣдѣнія о дальнѣйшихъ берегахъ Ледовитаго океана, лежащихъ за Енисеемъ. Всѣ эти свѣдѣнія были опубликованы въ 1601 году ванъ Линшотеномъ, давшемъ и описаніе голландскихъ экспедицій и очень интересныя карты. Изъ которыхъ, напримѣръ, мѣстность около Югорскаго шара представлена довольно сходственно съ современною картою.

Экспедиціи, дѣйствительно, вскорѣ удалось выйти въ Карское море, но увидѣвъ въ немъ плавающій ледъ и боясь подвергать опасности отъ льдовъ суда, нагруженные дорогими товарами, рѣшили вернуться въ Голландію.

Вслѣдствіе этой неудачи, генеральные штаты уже не рѣшались на большія затраты, но чтобы все-таки споспѣшествовать открытію сѣвернаго пути въ Китай и Японію былъ назначенъ большой призъ тому, кто снарядитъ судно и пройдетъ этимъ путемъ.

Это обстоятельство вызвало третью экспедицію въ 1596 году изъ двухъ судовъ. Въ началѣ своихъ сѣверныхъ плаваній, они открыли островъ Медвѣжій и Шпицбергенъ. Около перваго суда разлучились, изъ нихъ одно, подъ начальствомъ Рійпа тщетно старалось пробиться на сѣверъ вдоль восточнаго берега Шпицбергена и осенью того же года вернулось въ Голландію Другое же судно подъ начальствомъ Барентса и Хемскерка благополучно обогнуло сѣверную оконечность

Новой Земли, прибыло въ гавань лежащую на восточномъ берегу Новой Земли подъ широтою 76°, но вскорѣ оно было занесено льдомъ и зазимовало здѣсь. Экипажъ уже на слѣдующій годъ прибылъ въ Колу, потерявъ во время зимовки отъ цынги одного матроса и въ пути, еще близъ Новой Земли, самого Барентса и двухъ матросовъ.

Послѣ всѣхъ этихъ неудачъ прошло почти столѣтіе прежде чѣмъ были повторены рѣшительные опыты надъ плаваніемъ по сѣверному пути, но самые серьезные имѣли мѣсто лишь въ прошломъ столѣтіи. Правда, плаванія и послѣ Барентса часто повторялись, но это были лишь слабыя попытки, такъ:

Въ 1608 году плавалъ Гудзонъ, но онъ уже въ концѣ Августа былъ въ Англіи.

Въ 1609 году онъ повторилъ опытъ, но подойдя 4 Мая къ Новой Землѣ, нашелъ ее во льдахъ и пошелъ въ Америку (*).

Въ 1612 году голландецъ фанъ Гориъ къ концу Іюля достигъ широты 77° у Новой Земли и вернулся, встрѣтивъ ледъ.

Въ 1625 году Босманъ прошелъ Югорскимъ шаромъ въ Карское море, найдя здѣсь ледъ, онъ вернулся въ проливъ переждать его, но штормомъ былъ сорванъ съ якорей, и потерявъ ихъ, невольно долженъ былъ вернуться.

Въ 1664 и 1668 гг. плавалъ китоловъ Фламингъ, онъ обогнулъ Сѣверный мысъ Новой Земли и идя отъ нея на востокъ, и не встрѣтивъ земли, вернулся.

Было еще нѣсколько плаваній на сѣверо-востокъ, но свѣдѣній объ нихъ или совсѣмъ нѣтъ или очень мало, такъ извѣстно, что въ 1666 году изъ Голландіи ходило нѣсколько судовъ, но объ этой экспедиціи извѣстно только то, что она была снабжена письмами на еврейскомъ языкѣ, на случай отысканія одного изъ десяти колѣнъ Израиля.

(*) Въ широтѣ 53° остановленный льдами зимовалъ, но весною взбунтовавшеюся командою былъ посаженъ съ сыномъ и семью человѣками экипажа въ шлюпку и предоставленный судьбѣ пропалъ безъ вѣсти.

Въ 1675 году посѣтилъ Новую землю китоловъ Скоббергеръ, а въ 1676 году Вудъ и Фловъ плавали на двухъ судахъ, изъ нихъ одно потерпѣло крушеніе у береговъ Новой Земли, а другое тогда же вернулось въ Англію.

Послѣ того отысканіе сѣверо-восточнаго пути въ Китай было совсѣмъ оставлено и на протяженіи почти 100 лѣтъ, если и были плаванія, то главнымъ образомъ китобоевъ и другихъ съ цѣлями лишь промышленными или учеными.

Въ числѣ этихъ плаваній, мы должны упомянуть о плаваніи большой сѣверной экспедиціи, снаряженной по повелѣнію Императрицы Анны Іоанновны для описи сѣверныхъ береговъ Россіи, о которой я скажу впослѣдствіи, и о плаваніи въ Карское море Родіона Иванова, который въ Сентябрѣ 1690 года потерпѣлъ крушеніе у Шараповыхъ кошекъ, на западномъ берегу Ямала, зимовалъ тамъ съ 15 человѣками команды и въ слѣдующее лѣто былъ снятъ русскими промышленными судами.

Вновь вопросъ о сѣверо-восточномъ пути былъ выдвинутъ нашимъ знаменитымъ академикомъ Ломоносовымъ, который въ 1755 году написалъ объ этомъ пути записку, а затѣмъ разработалъ цѣлое сочиненіе, вслѣдствіе котораго въ 1764 году послѣдовалъ указъ о снаряженіи экспедиціи для прохода Сибирскимъ океаномъ въ Камчатку.

Экспедиція эта плавала въ 1765 и 1766 гг. подъ начальствомъ Капитана 1 ранга Чичагова, она два раза достигала параллели $80^1/_2°$, но свободнаго моря тамъ не видѣла.

Опуская теперь на время начавшіяся въ прошломъ столѣтіи экспедиціи съ ученою цѣлью, мы этимъ самымъ подойдемъ къ цѣлому ряду плаваній, вызванныхъ неутомимою энергіею Михаила Константиновича Сидорова.

Несмотря на отрицательное отношеніе къ его проектамъ даже со стороны ученыхъ обществъ, явившееся вслѣдствіе зародившагося мнѣнія о непроходимости Карскаго моря, въ 1860 году пускается въ этотъ путь Лейтенантъ Крузенштернъ.

Онъ 1-го Сентября былъ въ Карскихъ воротахъ и нашелъ, что какъ этотъ проливъ, такъ и Карское море были свободны ото льда, по 4 Сентября, совершивъ небольшой рейсъ по Карскому морю, ушелъ въ Печору.

Черезъ два года онъ по соглашенію съ Сидоровымъ снова пошелъ; 14 Августа былъ въ Югорскомъ шарѣ, гдѣ сталъ на якорь, но часа черезъ два послѣ этого вѣтеръ перемѣнился, нагналъ ледъ, которымъ Крузенштернъ былъ сорванъ съ якорей и вынесенъ въ Карское море, но вскорѣ онъ освободился и подошелъ къ Югорскому шару. Желая однако идти на востокъ, и не имѣя должнаго вѣтра, привязался къ льдинѣ и на этомъ буксирѣ шелъ нѣсколько дней по Карскому морю, но затѣмъ былъ окруженъ льдомъ и такъ носился по морю со своей шхуной «Ермакъ», пока 9-го Сентября увидѣвъ себя у береговъ Ямала, онъ не рѣшился оставить судно. Съ громадными лишеніями онъ черезъ недѣлю достигъ берега, гдѣ онъ и его экипажъ былъ подобранъ самоѣдами, доставившими ихъ въ Обдорскъ.

Постоянныя приглашенія Сидорова идти, нашли откликъ и у Норвежскихъ моряковъ-промышленниковъ, и въ 1869 году пошли въ Карское море норвежскія промысловыя суда, изъ нихъ одно подъ управленіемъ Іоганнесена пройдя черезъ Карскія ворота въ Карское море, достигло 26 Іюля острова Бѣлаго. Въ тотъ же годъ англичанинъ Паллизеръ прошелъ черезъ Маточкинъ шаръ и также плавалъ къ Бѣлому острову.

Въ 1870 году, Іоганнесенъ, съ одобренія королевской шведской академіи наукъ, снова посѣтилъ Карское море, куда вошелъ Карскими воротами. Выйдя къ Ямалу въ широтѣ 71° 48′, пересѣкъ снова Карское море и у Новой Земли въ широтѣ 73° 48′ снова пошелъ къ Ямалу, а оттуда тоже по свободному морю мимо сѣверной оконечности Новой Земли домой.

Въ слѣдующемъ 1871 году въ Карское море снова устремилось большое число норвежскихъ промысловыхъ судовъ,

при чемъ промышленникъ Манъ, не найдя возможности пройти въ него Карскими воротами, у которыхъ былъ 2-го Іюня, обогнулъ Новую Землю, дошелъ до меридіана устья Енисея, повернулъ назадъ и 14 Сентября Югорскимъ шаромъ вернулся.

Въ 1872 году состояніе льдовъ не благопріятствовало мореходству, въ этомъ году была затерта во льдахъ къ сѣверу отъ Новой Земли извѣстная экспедиція Вейпрехта и Пайера. Звѣроловы такъ же, какъ они говорятъ, не могли попасть въ Карское море, такъ какъ со стороны Карскаго моря у проливовъ держался ледъ неширокою полосою, равно какъ и въ 1873 году. Норденшельдъ, касаясь этого вопроса, полагалъ, однако, что осенью вѣроятно преградъ этихъ уже не было.

Въ 1874 и 1875 годахъ привлекаются М. К. Сидоровымъ къ этимъ плаваніямъ два извѣстныхъ дѣятеля Виггинсъ и Норденшельдъ и вмѣстѣ съ тѣмъ въ плаваніяхъ къ берегамъ Сибири уже появляются паровыя суда.

Всѣ послѣдующія плаванія приведены въ приложенной таблицѣ, взятой мною изъ трудовъ Ю. М. Шокальскаго, не мало потрудившагося надъ литературою сѣвера и Л. Л. Брейтфуса, извѣстнаго нашего дѣятеля, въ качествѣ начальника бывшей промысловой экспедиціи на Мурманѣ и поборника идей воскрешенія нашего сѣвера.

Таблица эта дополнена мною послѣдующими плаваніями. И здѣсь я ограничусь лишь разборомъ нѣкоторыхъ годовъ.

Плаванія въ 1874, 75, 76, 77 и 78 были всѣ удачныя, если въ эти года и были неблагополучія, то они ничего общаго съ морскимъ путемъ въ Сибирь не имѣютъ, такъ: «Сѣверное Сіяніе» разбито весеннимъ ледоходомъ на Енисеѣ во время своей зимовки; пароходъ «Темза» выскочилъ въ половодье на берегъ Енисея, тоже послѣ зимовки; «Луиза 1-я» 2-го Сентября во время шторма была выброшена на мель у восточнаго берега Обской губы; «Луиза 2-я» сѣла на мель еще въ Норвегіи.

1879 годъ, когда снова шло 11 судовъ, не былъ одинаково удаченъ для нихъ: 4 англійскихъ парохода найдя 30 Іюля Югорскій шаръ и Карскія ворота закрытыми, пошли къ Маточкину шару, и прождавъ здѣсь вскрытія до 10 Августа, ушли въ Англію, между тѣмъ пароходъ «Луиза» бывшій съ ними, пошелъ снова къ Югорскому шару и найдя его открытымъ, прибылъ 18 Августа съ 2 баржами на буксирѣ въ Енисей въ селеніе Толстопосовское и обмѣнявшись грузомъ, пришелъ обратно въ Бременъ. Кромѣ того, англійская яхта «Isbjorn» прошла Маточкинымъ шаромъ, крейсеровала въ Карскомъ морѣ и черезъ тотъ же проливъ къ началу Сентября была у сѣверной оконечности Новой Земли, а два парохода «Нептунъ» и «Экспресъ» пришли въ Енисей и обратно съ грузомъ.

Въ томъ же году изъ Оби шли три шхуны Трапезникова «Тюмень», «Обь» и «Надежда». Всѣ они шли съ большимъ опозданіемъ, кромѣ того сидѣли онѣ 12 футъ, что ихъ тоже очень задерживало на барѣ рѣки Обь. «Тюмень» неподалеку отъ бара выскочила на мель и осталась на ней навсегда, а «Обь» «Надежда» пришли въ Карское море и остались въ Байдаратской губѣ на зимовку, гдѣ ихъ срѣзало льдомъ на слѣдующій годъ и унесло, команда была на берегу; между тѣмъ, какъ мы видѣли, море въ свое время было настолько чисто, что дало возможность плавать судамъ даже съ 2-мя буксирами.

Въ 1880 году не прошли «Дальманъ» и «Луиза», но въ томъ же году пароходъ «Нептунъ» прошелъ съ грузами въ Обь и обратно, туда Карскими воротами, а оттуда Югорскимъ шаромъ, кромѣ того извѣстный ревнитель Сибири Александръ Михайловичъ Сибиряковъ на собственномъ пароходѣ «Оскаръ Диксонъ» со шхуною «Нордъ-ландъ» на буксирѣ пришелъ изъ Европы въ концѣ Сентября Югорскимъ шаромъ и когда уже считалъ себя въ Енисейскомъ заливѣ, легъ на югъ и попалъ въ Гыданскую губу, гдѣ сталъ на мель и въ концѣ концовъ

потерялъ оба судна. Сперва онъ, а въ слѣдующемъ году и команда выѣхали на оленяхъ въ Обдорскъ.

Этотъ разъ мы опять видимъ, что своевременное плаваніе было успѣшно въ оба конца.

Въ 1881 году «Луиза» прошла съ грузами въ оба конца, а пароходъ «Дальманъ», плававшій затѣмъ по Енисею подъ именемъ «Графа Игнатьева», даже съ 3 баржами на буксирѣ.

Въ 1882 году шли въ Сибирь пароходы «Луиза» съ товаромъ въ Енисей и «Варна» и «Димфна» для устройства международныхъ полярныхъ станцій. «Димфна» подъ командою лейтенанта Говгарда, выждавъ у Югорскаго шара благопріятное время, прошла въ Карское море. перешла къ Ямалу и, поднимаясь къ сѣверу, увидѣла «Луизу» и «Варну» затертыми льдами и дѣлавшими сигналъ о бѣдствіи. Тогда «Димфна», несмотря на имѣвшуюся возможность продолжать свой путь, пошла къ этимъ судамъ, рискуя, конечно, раздѣлить съ ними тяжелую участь. Такъ и случилось. «Луиза» скоро освободилась и пройдя къ Югорскому шару 1 Сентября была уже въ Гаммерфестѣ. «Варна» была зимою напоромъ льдовъ на Ямалъ раздавлена, а «Димфну» весь годъ льдомъ носило по Карскому морю, пока въ концѣ Августа Карскими воротами она не вышла въ океанъ.

Другихъ плаваній въ этомъ году не было и потому освѣтить этотъ годъ въ должной мѣрѣ исторія не можетъ, равно какъ нельзя съ увѣренностью сказать сколь было бы удачно плаваніе «Димфны», если бы поданіе помощи бѣдствующимъ не вынудило ее измѣнить свое направленіе. Судя, однако, по тому, что «Луиза» 3 Сентября прошла Югорскій шаръ при чистой водѣ, и что «Димфной» мѣста Карскаго моря наиболѣе трудныя по отношенію льдовъ, какъ это мы теперь уже знаемъ, были пройдены, надо полагать, что дальнѣйшее плаваніе было бы вполнѣ удачно.

1883 годъ также не освѣщается исторіей, въ этотъ годъ шли правда въ Сибирь два судна «Луиза» и «Норденшильдъ»,

по «Луиза» въ Карскомъ морѣ объ ледъ обломала свой винтъ, почему пароходъ «Норденшильдъ» взялъ ее на буксиръ и отвелъ въ Гаммерфестъ.

Въ 1884, 85 и 86 гг., плаваній не было; собственно въ 1884 году шелъ изъ Европы пароходъ «Норденшильдъ», но у него, еще при плаваніи до Югорскаго шара, случилась поломка въ машинѣ.

Въ слѣдующіе затѣмъ годы 1887, 88, 89 и 90 плаванія были въ Енисей и обратно и всѣ были удачны.

Въ 1891 и 92 гг. плаваній не было.

Въ 1893 г. Нансенъ на «Фрамѣ» прошелъ почти къ Ново-сибирскимъ островамъ и кромѣ того, по мысли генералъ-адъютанта Чихачова, были доставлены на Енисей для постройки Сибирской дороги рельсы и 3 судна,—буксиръ «Лейтенантъ Овцынъ», пароходъ «Лейтенантъ Малыгинъ» и баржа «Лейтенантъ Скуратовъ», подъ начальствомъ Лейтенанта Добротворскаго. Бывшіе при этой доставкѣ пароходы «Орестъ» подъ командою Виггинса и «Бланкатра» благополучно вернулись въ Англію, а третій пароходъ «Минусинскъ» пришелъ съ грузомъ въ Енисейскъ.

Въ 1894 году пришли въ Енисейскъ два тузра Первый и Второй, съ поборниками этого пути С. В. Востротинымъ и Виггинсомъ на пароходѣ «Стьерпенъ».

На обратномъ пути «Стьерпенъ» выскочилъ почью по чистой случайности задникъ ходомъ на о-въ Мѣстный у Югорскаго шара, гдѣ и потерпѣлъ полное крушеніе, море же ото льда было свободно.

Въ 1895 году ходили въ Енисей Лорио-Дупъ и Барнаулъ. Первое вернулось обратно, а второй остался для службы въ Енисеѣ.

Въ 1896 году я съ своей экспедиціей на пароходѣ «Лейтенантъ Овцынъ» съ баржей «Лейтенантъ Скуратовъ» на буксирѣ прошелъ изъ Оби въ Архангельскъ. Море было чисто ото льда и только крѣпчайшимъ штормомъ (разразившимся

даже на берегахъ Бѣлаго моря и засынавшимъ въ Югорскомъ шарѣ гравіемъ устье рѣки Никольской), который намъ пришлось выдерживать въ Карскомъ морѣ въ теченіе 3 дней, нагнало съ сѣвера вдоль Новой Земли ледъ, зашедшій потомъ въ Югорскій шаръ большой массой. Онъ окончательно окружилъ насъ ночью, но мы стояли на малой глубинѣ, а передъ нами усѣлись на глубинѣ 6-ти саженъ двѣ большихъ льдины, которыя и принимали на себя весь напоръ льда. Черезъ сутки шаръ былъ уже чистъ. Здѣсь мы застали 3 судна, изъ которыхъ одинъ былъ угольщикъ, а два должны были идти въ Енисей, но ждали Виггинса. Мы снабдивъ ихъ результатами нашихъ изслѣдованій, совѣтовали идти по назначенію и вскорѣ уже изъ Норвегіи получили отъ нихъ телеграмму о благополучномъ ихъ плаваніи въ Енисей и обратно.

Въ 1897 году ходило 12 судовъ, изъ нихъ 2 въ Обь. Въ этой экспедиціи принималъ участіе и нашъ доблестный и незабвенный Адмиралъ С. О. Макаровъ. Плаваніе этихъ судовъ было вполнѣ успѣшно. Льдовъ не было совсѣмъ.

Въ 1898 году на пароходѣ «Пахтусовъ» я съ своей экспедиціей работалъ въ Югорскомъ шарѣ, льдовъ въ немъ уже съ конца Іюля не было.

Сдѣланный по приходѣ рейсъ по Карскому морю показалъ, что оно было чисто ото льда, за исключеніемъ лишь Бѣлаго острова, мимо котораго еще шелъ ледъ, вынесенный изъ Байдаратской губы.

Въ томъ же году прошли въ Енисей и Обь и обратно 5 пароходовъ отъ фирмы Попгамъ.

Въ 1899 году снова пошли изъ Англіи 5 пароходовъ Попгамъ, они нашли Югорскій шаръ закрытымъ, выждавъ его вскрытія, вступили въ него 17 Августа, пробились въ Карское море, но далѣе идти не могли, здѣсь они повернули обратно въ наполненный еще льдомъ проливъ, потеряли одинъ пароходъ вслѣдствіе пролома его льдомъ и ушли въ Англію. Но въ тотъ же годъ промысловая яхта «Нора» въ концѣ Іюля

Глетчеръ въ Медвѣжьемъ заливѣ на Новой Землѣ.

Поверхность глетчера въ Медвѣжьемъ заливѣ.

Ледяная гора (глетчерная) въ Карскомъ морѣ.

Ледяная гора (глетчерная) въ Карскомъ морѣ стоитъ
на мели на глубинѣ 70 саж.

ходила въ Карское море черезъ Карскія ворота и видѣла ледъ только у Бѣлаго, гдѣ повернула обратно, хотя къ дальнѣйшему плаванію препятствій не было. По срединѣ Карскаго моря она встрѣтила льдину, оторванную отъ береговъ Ямала съ двумя самоѣдами, которыхъ и спасла, а въ Августѣ двѣ шхуны изъ Тромсе обогнули Новую Землю съ сѣвера и льда въ Карскомъ морѣ не видѣли. По изысканіямъ Капитана I ранга Вилькена, ведшаго съ большимъ интересомъ въ нашей экспедиціи часть гидрологическую, оказалось вообще, что въ болѣе сѣверной части условія плаванія были вполнѣ благопріятны какъ въ Карскомъ морѣ, такъ и по западную сторону Новой Земли, южная же часть очистилась гораздо позднѣе. Югорскій шаръ совсѣмъ освободился ото льда только 8-го Сентября.

Въ 1900 году прошла на востокъ Карскимъ моремъ шхуна «Заря» съ Русскою полярною экспедиціею барона Толя. Въ томъ же году прибывшій на зимовку на Новую землю извѣстный нашъ художникъ А. А. Борисовъ вмѣстѣ съ зоологомъ Тимофеевымъ глубокою осенью пошелъ Маточкинымъ шаромъ въ Карское море для наблюденій, но возвращаясь назадъ, былъ подхваченъ льдомъ. Ища спасенія, онъ оставилъ яхту и проведя въ борьбѣ со смертью почти недѣлю, выбрался на берегъ къ стоянкѣ самоѣдовъ, которыхъ на этомъ берегу всего двѣ, благодаря чему и онъ и его доблестный экипажъ были спасены; на другой же день сюда подошла и ихъ яхта.

Въ 1901 году я съ своей экспедиціей навѣстилъ этихъ смѣльчаковъ въ Маточкиномъ шарѣ, а затѣмъ въ концѣ лѣта пароходъ нашей экспедиціи снялъ ихъ и доставилъ въ Архангельскъ. Въ этомъ году экспедиція работала и въ Карскомъ морѣ и посѣтила заливъ Медвѣжій. Здѣсь между прочимъ были зафотографированы глетчеры и плавающія ледяныя горы, т. е. льды глетчернаго происхожденія.

Въ 1902 году ходила въ Карское море наша экспедиція. Начальствованіе надъ которой въ этомъ году перешло на

Капитана 2 ранга Варнека. Онъ первый разъ былъ въ Югорскомъ шарѣ 1-го Августа, но ледъ мѣшалъ ему пройти въ Карское море, почему онъ занялся другими работами и вновь пришелъ въ Югорскій шаръ 16 Августа, когда онъ уже былъ чистъ. Затѣмъ пройдя въ Карское море, описалъ берегъ его отъ Югорскаго шара до Кары рѣки и черезъ Карскіе ворота вышелъ изъ Карскаго моря.

Въ 1903 году плаваній частныхъ судовъ также не было, гидрографическая же экспедиція, начальство надъ которой перешло уже къ Полковнику Дриженко, 2-го Августа подошла на пароходѣ «Пахтусовъ» къ Маточкину шару, но нашла его еще закрытымъ, 9-го Августа она подошла на видъ Югорскаго шара, онъ былъ также закрытъ, занявшись другими работами, экспедиція вновь подошла къ проливу Югорскій шаръ, а затѣмъ и къ Карскимъ воротамъ, и въ обоихъ ихъ встрѣтила плавающій ледъ. 1-го Сентября ушла на работы въ губу Индигу.

Такъ какъ другихъ плаваній въ этомъ году не было, то о состояніи Маточкина шара послѣ 2-го Августа и о состояніи моря у сѣверной оконечности Новой Земли не имѣется; но по количеству льдовъ въ южныхъ частяхъ этого бассейна, можно съ увѣренностью сказать, что на сѣверѣ было свободно.

Въ 1904 году экспедиція пройдя въ Карское море 7-го Августа и подвигаясь съ описью вдоль Ямала, обошла также и островъ Бѣлый и закончивъ работы у входа въ Обскую губу, вернулась 24-го Августа въ Югорскій шаръ.

Въ 1905 году была по мысли покойнаго князя М. И. Хилкова Министерствомъ Путей Сообщенія образована морская экспедиція въ Енисей, которая въ количествѣ 22 судовъ подъ начальствомъ Полковника Сергѣева, одного изъ ветерановъ нашей экспедиціи 31-го Августа прибыла въ Луковую протоку на Енисеѣ, доставивъ до 800 т. пудовъ груза. Организація этой экспедиціи была очень удачно поручена княземъ Хилковымъ Товарищу Министра Б. Е. Иваницкому, а заботы

Разгрузка судовъ въ Луковой протокѣ въ 1905 году.

Ледяныя поля въ Баренцовомъ морѣ.

по разгрузкѣ судовъ въ Луковой протокѣ по просьбѣ Князя, любезно принялъ на себя С. В. Вострогинъ.

Кромѣ того два нѣмецкихъ парохода ходили съ товарами въ рѣку Обь.

Что касается гидрографическихъ изслѣдованій нашихъ береговъ Ледовитаго океана, то эта работа была еще замышляема великимъ преобразователемъ Россіи Императоромъ Петромъ I, но получила она осуществленіе уже въ царствованіе Императрицы Анны Іоанновны, въ 30-хъ годахъ XVIII столѣтія.

Для лучшаго исполненія этого предпріятія, Адмиралтействъ-Коллегія постановила тогда отправить въ Ледовитый океанъ экспедицію изъ трехъ разныхъ мѣстъ. Первую изъ Архангельска до Оби, вторую изъ Оби въ Енисей и третью, одно судно изъ Лены въ Енисей и одно изъ Лены въ Беринговъ проливъ.

Для описи берега отъ Архангельска до Оби 10-го Іюля 1734 г. вышли изъ названнаго города Лейтенанты Муравьевъ и Павловъ на двухъ кочахъ и 25 Іюля уже были въ Югорскомъ шарѣ; сдѣлавъ здѣсь опись, 29-го числа они вошли въ Карское море, найдя его совершенно свободнымъ ото льдовъ. 18-го Августа они достигли широты 72° 35′. Здѣсь противные вѣтра и позднее уже время года, тѣмъ болѣе, что суда оказались плохими ходоками, заставили Муравьева рѣшиться повернуть назадъ съ цѣлью отыскать удобное для зимовки мѣсто. Но, не найдя такового ни въ устьѣ рѣки Кары, ни въ Югорскомъ шарѣ, экспедиція направилась къ устью Печоры, куда и вошла 4-го Сентября. Въ слѣдующемъ 1735 году Муравьевъ и Павловъ прошли къ Югорскому шару раньше 15 Іюля и, докончивъ опись его, 21 вышли въ Карское море, но тамъ встрѣтили массу льдовъ, принудившихъ ихъ вернуться назадъ въ Югорскій шаръ, гдѣ суда тоже не мало пострадали отъ льдовъ; наконецъ выйдя 6 Августа снова въ море, они, пробираясь и проталкиваясь между льдами, направились на

39516

на сѣверо-востокъ, сопровождаемые свѣжею и туманною погодою. 18 Августа суда разлучились, Муравьевъ 23 Августа, въ широтѣ 73° 4′ с., а Павловъ въ широтѣ 73° 11′ с. повернули обратно и 9 Сентября вмѣстѣ вошли въ устье Печоры.

На слѣдующій, 1736 годъ, Адмиралтействъ-Коллегія, недовольная дѣйствіями Муравьева и Павлова, назначила, для выполненія той же задачи лейтенанта Малыгина. Между тѣмъ геодезистъ Селифонтовъ весною 1736 года сдѣлалъ съемку берега Ямала и обставилъ его восточные, сѣверные и отчасти западные берега маяками (знаками).

Малыгинъ, выйдя съ мѣста зимовки 25 Мая 1736 года къ 22 Іюля наконецъ достигъ острова Долгаго, гдѣ льды его задержали на 17 дней, тѣмъ временемъ къ нему присоединились здѣсь вышедшіе изъ Архангельска на двухъ судахъ, Лейтенанты Скуратовъ и Сухотинъ. 8 Августа они вмѣстѣ вошли въ Югорскій шаръ, откуда Сухотинъ за ветхостью своего судна, былъ посланъ обратно въ Архангельскъ. 23 Августа Скуратовъ и Малыгинъ вошли въ Карское море, но вновь остановленные льдами, могли двинуться только 5 Сентября и къ 10 подошли къ устью р. Кары, гдѣ и остались зимовать.

Въ 1737 году суда вышли изъ устья Кары 6 Іюля, 21 числа достигли Мутнаго залива и 23 Іюля по совершенно свободному ото льдовъ морю, подошли къ сѣверной оконечности Ямала, и проливу между островомъ Бѣлымъ и материкомъ, впослѣдствіи названному Норденшельдомъ, по имени открывшаго его—Малыгинымъ. Здѣсь экспедиція была задержана противными вѣтрами болѣе трехъ недѣль; за все это время льдовъ видно не было. Наконецъ 16 Августа, съ попутнымъ вѣтромъ, суда обогнули Ямалъ и вступили въ Обскую губу, а 11 Сентября они добрались до устья Оби, совершивъ такимъ образомъ въ два лѣта полное плаваніе изъ Европы въ Сибирь.

Обратный путь былъ совершенъ Скуратовымъ тоже въ два лѣта; выйдя изъ Оби 6 Іюля 1738 г., онъ 30 Іюля дошелъ

до оконечности Ямала, 4 Августа вступилъ въ Карское море и слѣдуя вдоль берега, въ густыхъ льдахъ, дошелъ до параллели 70° 40′; здѣсь онъ пробовалъ пересѣчь море прямо на западъ, но остановленный льдами, вернулся и, пробившись къ устью р. Кары, поставилъ тамъ свои суда на зимовку.

Исправивъ весною поврежденныя льдами суда, 4 Іюля 1739 г. Скуратовъ снова вошелъ въ море и 29 достигъ Югорскаго шара. Такимъ образомъ было употреблено 4 года на плаваніе изъ Архангельска до Оби и обратно, для выполненія чего теперь довольно 2-хъ недѣль.

Перейдемъ теперь къ работамъ отряда, которому было поручено обслѣдовать и описать часть берега отъ Оби до Енисея. Назначенный для выполненія этихъ предначертаній Лейтенантъ Овцынъ отправился изъ Тобольска на дубель-шлюпкѣ 14 Мая 1734 г.; пройдя съ трудомъ дельту рѣки, онъ вышелъ въ Обскую губу 20 Іюня и, преслѣдуемый противными вѣтрами, только 31 Іюля добрался до Тазовской губы. Наконецъ, 5 Августа, дойдя до широты 70° 4′ с. и все еще не видя выхода въ море, Овцынъ рѣшилъ за поздпимъ временемъ вернуться обратно и 4 Сентября былъ въ Обдорскѣ.

Плаваніе 1735 г. было еще неудачнѣе; выйдя изъ Обдорска по вскрытіи рѣки, 29 Мая, Овцынъ, сопровождаемый рѣчнымъ льдомъ, вышелъ въ губу, гдѣ льды на каждомъ шагу преграждали ему путь, цынга свирѣпствовала въ командѣ и самъ Овцынъ заболѣлъ ею. Въ виду этихъ препятствій, дойдя только до широты 68° 40′ с., онъ рѣшился 17 Іюля вернуться, т. е. какъ разъ тогда, когда собственно слѣдовало только выходить въ губу, какъ это теперь мы знаемъ.

Кампанія 1736 года также не отличалась большою удачею. 29 Іюня, выйдя изъ Обдорска, уже 22 Іюля въ широтѣ 69° 30′ с., встрѣтили льды и подвигаясь за ними къ сѣверу, 5 Августа дошли до параллели 72° 40′ с. ш.; продержавшись здѣсь до 14 числа и не видя очищенія ото льдовъ, Овцынъ пустился въ обратный путь.

*

Въ 1737 году уже на новомъ суднѣ, Овцынъ 14 Іюля вышелъ въ губу и хотя льдовъ не было, но только къ 20 Іюля ему удалось достигнуть выхода въ океанъ. Отсюда Овцынъ повернулъ на востокъ, 16 Августа обогнулъ мысъ Матте-сале, а 31 Августа поднялся вверхъ по Енисею на зимовку въ г. Туруханскъ.

Затѣмъ въ 1738 году штурманъ Мининъ, для обслѣдованія береговъ, по порученію Овцына, вышелъ изъ Енисея 3 Августа и слѣдовалъ къ сѣверу вдоль берега; къ 16 Августа онъ дошелъ до Каменныхъ острововъ, лежащихъ въ широтѣ 73° 7′, т. е. до порта Диксона, гдѣ укрылся отъ льдовъ. Наконецъ, видя, что они не расходятся, онъ вернулся зимовать въ Енисей.

Въ 1740 году Мининъ, снова выйдя изъ Енисея въ концѣ Іюля, къ 20 Августа не встрѣчая льдовъ дошелъ до параллели 75° с. ш., гдѣ густая масса плавучаго льда остановила его и заставила вернуться обратно.

Таковы были работы большой сѣверной экспедиціи на пространствѣ, по которому пролегаетъ морской путь въ Сибирь. Ея участники впервые описали берега Карскаго моря и губъ Обской и Енисейской. Труды, понесенные ими при этомъ, поистинѣ были громадны.

Въ 1806 году была послана экспедиція для изслѣдованія полезныхъ ископаемыхъ на Новой Землѣ, составившая карту части прибрежій острововъ.

Затѣмъ въ 1819 году опять была снаряжена экспедиція, подъ начальствомъ Лейтенанта Лазарева 1-го, не принесшая почти никакихъ результатовъ.

Въ 1821, 1822, 1823 и 1824 г.г. Капитанъ Лейтенантъ Ф. Литке совершилъ рядъ плаваній къ берегамъ Новой Земли, результатомъ коихъ было обстоятельное описаніе посѣщенныхъ мѣстъ, но для рѣшенія занимающаго насъ вопроса экспедиція эта имѣла скорѣе отрицательное значеніе, такъ какъ Литке, найдя Карское море затертымъ льдами, составилъ себѣ мнѣніе, что такое его состояніе и есть естественное; впослѣдствіи это

Скала у о-ва Вайгачъ въ Карскихъ Воротахъ.

Промысловая шхуна въ Карскихъ Воротахъ.

Горы въ Маточкиномъ шарѣ.

мнѣніе Литке, какъ предсѣдателя Императорскаго Русскаго Географическаго Общества и моряка, плававшаго въ Ледовитомъ океанѣ, имѣло большое значеніе, удерживая многихъ, стремившихся подвинуть впередъ дѣло, объ открытіи морского пути въ Сибирь.

Въ 1825 году штабсъ-капитанъ корпуса флотскихъ штурмановъ Ивановъ былъ посланъ для описи береговъ Карскаго моря; въ теченіе слѣдующихъ двухъ лѣтъ Ивановъ и поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Бережныхъ, закончивъ опись береговъ Карскаго моря, произвели съемку и восточныхъ береговъ полуострова Ямала до Обдорска.

Затѣмъ было еще четыре экспедиціи на Новую Землю, изъ нихъ двѣ—поручика корпуса флотскихъ штурмановъ Пахтусова въ 1832—1833 г.г. на трехъ судахъ, при чемъ Пахтусову надлежало описать восточный берегъ острова, а Кротову на шхунѣ «Енисей» пройти черезъ Маточкинъ шаръ къ устью рѣки Енисея; но послѣдній изслѣдователь пропалъ безъ вѣсти, а Пахтусовъ перезимовалъ у южнаго острова Новой Земли въ широтѣ 70° 36′ с., при чемъ онъ видѣлъ, что Карское море нѣсколько разъ въ зиму освобождалось у береговъ, на значительное разстояніе, отъ льдовъ.

На слѣдующее лѣто Пахтусовъ, сперва на шлюпкѣ, а затѣмъ на суднѣ, пройдя вдоль восточныхъ береговъ острова, вошелъ въ Маточкинъ шаръ.

Вторая экспедиція Пахтусова состоялась въ 1834—35 г.г., когда имъ были описаны нѣкоторыя части сѣвернаго острова Новой Земли и Маточкинъ шаръ.

Въ 1837 году Академіей наукъ была послана экспедиція, во главѣ коей сталъ академикъ Бэръ, а судномъ командовалъ прапорщикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Циволько; экспедиція обслѣдовала Новую Землю въ естественно-историческомъ отношеніи.

Наконецъ, въ 1838 году для осмотра сѣвернаго и сѣверо-восточнаго берега Новой Земли опять былъ посланъ Цивóлько,

умершій на островѣ въ теченіе зимы. Экспедиція описала значительную часть западныхъ береговъ острова.

По этимъ работамъ были составлены карты Ледовитаго океана, но, какъ замѣчаетъ извѣстный изслѣдователь восточной части нашихъ береговъ Ледовитаго океана Лейтенантъ Врангель, опись эта не могла отличаться нужною для мореплаванія точностью, за несовершенствомъ какъ морскихъ способовъ того времени для астрономическаго опредѣленія географическихъ широтъ и долготъ мѣстъ, такъ и вслѣдствіе того, что съемка берега, будучи основываема на счисленіи пути парусныхъ судовъ, была конечно подвержена неизбѣжнымъ погрѣшностямъ отъ теченій, вѣтра и другихъ причинъ, и поэтому онъ совершенно справедливо считалъ, что произведенная опись береговъ могла служить лишь приготовительнымъ началомъ для другой вѣрнѣйшей описи.

Какъ видно этотъ взглядъ раздѣлялъ и бывшій Управляющій Морскимъ Министерствомъ, нынѣ членъ Государственнаго Совѣта, Генералъ-Адъютантъ Чихачовъ, который видя въ пути чрезъ Ледовитый океанъ дешевый и простой способъ доставки грузовъ въ Сибирь и обратно, возбудилъ на одномъ изъ первыхъ засѣданій Комитета по сооруженіи Сибирской желѣзной дороги въ 1893 году вопросъ о производствѣ новаго гидрографическаго изслѣдованія Сѣвернаго Ледовитаго океана.

Съ этою цѣлью была образована въ 1894 году подъ моимъ начальствомъ гидрографическая экспедиція.

Работу мы начали съ Енисейскаго залива, зимовали 1-й годъ въ Енисейскѣ, второй въ Тобольскѣ, а третій въ Архангельскѣ.

Первые три года мы имѣли въ своемъ распоряженіи небольшой пароходъ «Лейтенантъ Овцынъ», пополнявшій запасъ угля съ баржи, которую водили съ собой, а по истеченіи этого времени намъ былъ данъ пароходъ «Пахтусовъ», поднимавшій запасъ угля на все лѣто. Экспедиція эта обходилась казнѣ ежегодно въ 55/т. рублей, она состояла изъ начальника, 6 офицеровъ, врача и 40 человѣкъ команды. Помимо описи

Пароходъ „Лейтенантъ Овцынъ“.

Пароходъ „Пахтусовъ“.

берега, промѣра и астрономическихъ опредѣленій пунктовъ, производились наблюденія магнитныя, метеорологическія, гидрологическія, надъ силою тяжести, а также собирались коллекціи зоологическія, ботаническія, геологическія и другія, однимъ словомъ все, что было въ предѣлахъ умѣнья офицеровъ и врача; этотъ послѣдній матеріалъ сдавался въ разныя ученыя учрежденія.

На картѣ показаны сплошной краской описанные нами берега, а пунктиромъ эти же берега въ томъ ихъ видѣ и положеніи на географической сѣткѣ, какъ они значились на картахъ предшествовавшихъ нашимъ. Такимъ образомъ эта карта показываетъ сумму нашихъ работъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и разницу въ положеніи береговъ съ прежними картами, такъ напримѣръ на ней видно, что мѣсто мыса Трехбурнаго, лежащаго при впаденіи Тазовской губы въ Обскую, было ошибочно почти на 100 верстъ.

Помимо картъ, мы дали лоцію, т. е. наставленія для плаванія по этимъ водамъ.

Короткій срокъ работъ — 10 лѣтъ, для этого огромнаго пространства не позволилъ намъ дать всѣ детали берега и повсемѣстный рельефъ дна этого моря, но всѣ мысы бухты и другія точки берега, по которымъ мореплаватель можетъ опознавать свое мѣсто, положены на географической сѣткѣ правильно, равно какъ и общее направленіе береговъ, такъ что астрономическіе способы кораблевожденія теперь приложимы во всей ихъ мощи, сдѣланный же промѣръ настолько выясняетъ характеръ рельефа дна, что теперь при встрѣчѣ со льдами легко уже соображать, въ какую сторону мореплаватель можетъ отъ нихъ уклоняться, ходовыя части пути освѣщены еще подробнѣе, такъ что со стороны мелей плаваніе совершенно безопасно, и эту сторону нашихъ наставленій вполнѣ освѣщаетъ покойный Адмиралъ С. О. Макаровъ въ печатномъ отчетѣ о своей поѣздкѣ, онъ пишетъ: «Въ нынѣшнемъ (1897 г.) году коммерческія суда пользовались уже

картами и лоцманскими замѣтками подполковника Вилькицкаго, а одинъ изъ капитановъ, ходившихъ къ устью Оби, Stewart письмомъ увѣдомилъ меня, что онъ ни разу не сталъ на мель только потому, что строго руководствовался этими наставленіями».

Въ общемъ произведенныя работы показали слѣдующее:

Рѣка Енисей бара не имѣетъ, между тѣмъ какъ прежде утверждалось, что доступъ въ нее возможенъ лишь судамъ съ осадкою въ 14 футъ, и такъ какъ эти глубины лежали на пути къ Луковой протокѣ, очень хорошему разгрузочному мѣсту, то о необходимости поисковъ мнѣ писалъ еще покойный Виггинсъ, двѣ недѣли затративший на это дѣло, и найдя фарватеръ, мы провели его здѣсь 7 саженнымъ фарватеромъ. У рѣки Обь баръ въ 12 футъ, но природа дала хорошее разгрузочное мѣсто въ устьѣ губы, эту бухту мы обслѣдовали и назвали Находкой.

Глубины какъ въ Енисейскомъ заливѣ, такъ и въ Обской губѣ небольшія, 8—12—15 саженъ. Опасныхъ мѣстъ мало, но и эти мѣста легко распознаются, такъ что огражденія вѣхами не требуютъ ни Енисейскій заливъ, ни Обская губа, и только уже въ самомъ Енисеѣ чувствуется нѣкоторая надобность въ нѣсколькихъ вѣхахъ для облегченія плаванія въ Луковую протоку.

Карское море совершенно чисто даже вблизи береговъ, оно нѣсколько глубже въ юго-западной части, гдѣ глубины доходятъ до 50 и даже до 100 саженъ, вдоль же Ямала и южнаго берега 10—12 саженъ.

Вода въ Обской губѣ, несмотря на длину послѣдней въ 700 верстъ, по всей губѣ прѣсная, въ этомъ сказывается могучая сила рѣки.

Въ Енисейскомъ заливѣ у устья вода прѣсная, но затѣмъ солесность возрастаетъ и уже у острововъ Диксона достигаетъ почти той нормы какъ и въ океанѣ.

Примѣтныхъ характерныхъ мѣстъ, которыя могли бы служить судамъ для опредѣленія своего мѣста, не много, поэтому

Офицеры Гидрографической Экспедиціи.

Команда Гидрографической Экспедиціи.

необходимо поставить нѣсколько опознательныхъ знаковъ: по обоимъ устьямъ Югорскаго шара, на островахъ Бѣломъ, Вилькицкаго и Сибирякова, и на Сопочной каргѣ. На восточномъ устьѣ Югорскаго шара собственно хорошо было бы поставить не знакъ, а малый маячный огонь, вотъ и всѣ ограженія, которыя требуются для всего этого большого воднаго пространства, врядъ ли гдѣ нибудь на земномъ шарѣ найдутся столь благопріятныя условія со стороны мелей и другихъ постоянныхъ опасностей.

Относительно льдовъ Карскаго моря и препятствія отъ нихъ мореплавателямъ, я долженъ сказать, что за послѣднее полустолѣтіе было получено уже довольно много данныхъ, чтобы сдѣлать нѣкоторые опредѣленные выводы.

Прежде всего непосредственными наблюденіями Говгарда, который въ 1882 году, какъ уже было упомянуто, съ своимъ пароходомъ «Димфна» былъ затертъ въ Карскомъ морѣ и носился по нему въ теченіе цѣлаго года; мы знаемъ, что Карское море не замерзаетъ, то есть не покрывается постояннымъ ледянымъ покровомъ. Правда, ледъ въ немъ образуется, но первой же волной ломается, куски эти несетъ вѣтромъ по морю и такъ какъ зимою преобладающій вѣтеръ здѣсь юго-западный, то подъ вліяніемъ послѣдняго ледъ прибиваетъ къ Ямалу, гдѣ онъ нагромождается вѣтромъ одинъ на другой, въ большія горы, при затишьѣ онъ нѣсколько отходитъ отъ берега, но свободная вода опять замерзаетъ, новымъ вѣтромъ этотъ ледъ тоже взламывается и нагромождается другъ на друга и такимъ образомъ число плавающихъ такихъ ледяныхъ торосовъ съ каждымъ днемъ зимы все болѣе увеличивается и въ Апрѣлѣ море представляется заполненнымъ какъ нагроможденнымъ льдомъ, такъ и разломаннымъ носящимся по его поверхности. Съ наступленіемъ лѣта начинается таяніе льда, стоящіе въ это время вѣтра отъ сѣверо-востока прижимаютъ его къ Вайгачу и Новой Землѣ, гдѣ сильное теченіе истираетъ его погруженную часть, а верхняя таетъ и подъ вліяніемъ

дождя, тумана и солнца дѣлается рыхлою, слабыя льдины разрушаются, а большія и прочныя получаютъ вмѣстѣ съ тѣмъ просторъ для движенія и эта разрушающая работа идетъ чрезвычайно быстро. При волненіи быстрота таянія увеличивается. Надо еще замѣтить, что морской ледъ начинаетъ таять уже при температурѣ—2° Ц.

Говгардъ будучи свидѣтелемъ этихъ явленій, утверждаетъ, что чужого льда въ Карскомъ морѣ онъ никогда не видѣлъ, равно какъ и то, что образовавшійся въ немъ ледъ, въ немъ и таетъ, и что загромождая, напримѣръ, къ концу лѣта югъ этого моря, онъ открываетъ его сѣверную часть, что въ свою очередь подтверждается звѣропромышленниками.

Указанный процессъ образованія льдовъ въ морѣ подтверждается также изслѣдованіями австрійской экспедиціи и Нансена.

Невозможность же попаданія въ Карское море льда съ сѣверо-востока объясняется тѣмъ именно, что юго-западные вѣтры зимою препятствуютъ этому льду войти въ Карское море, къ лѣту, когда уже вѣтеръ переходитъ въ сѣверо-востокъ, то Обь уже не несетъ большого льда, а напротивъ, принося болѣе нагрѣтую воду къ сѣверо-западной оконечности Новой Земли, еще болѣе способствуетъ таянію льда въ Карскомъ морѣ.

Что касается полярныхъ льдовъ, то ихъ никто никогда не видѣлъ въ Карскомъ морѣ и въ близъ лежащихъ водахъ. Они встрѣчаются въ Атлантическомъ океанѣ, напримѣръ, въ широтахъ 50°—40° с., но не здѣсь.

Относительно льда въ Обской губѣ и Енисейскомъ заливѣ, нужно сказать, что здѣсь прямо немыслимо долгое его пребываніе какъ вслѣдствіе замѣтныхъ еще теченій отъ напора рѣчной воды, такъ и отъ сравнительно высокой ея температуры, правда приходится встрѣчать здѣсь ледъ въ широтѣ 74° иногда и послѣ 15 Августа, но онъ препятствовать плаванію паровыхъ или хорошо управляемыхъ парусныхъ судовъ не можетъ.

Берегъ губы Грибовой на Новой Землѣ.

Баренцово море очищается отъ льда довольно рано, благодаря гольфстрему, отчего давно уже установлены правильные рейсы изъ Архангельска на Новую Землю.

Вообще надо сказать, чѣмъ дальше на западъ, тѣмъ навигація продолжительнѣе, на Мурманѣ она уже круглый годъ, а у Русскаго заворота и на меридіанѣ 3-ей Гуляевской кошки 4 мѣсяца, и она недѣли на три, на четыре продолжительнѣе, чѣмъ сейчасъ же за этимъ меридіаномъ по направленію къ востоку. Эти соображенія надо имѣть въ виду при устройствѣ порта для желѣзной дороги изъ Сибири къ Ледовитому океану.

По западную сторону Новой Земли навигація по крайней мѣрѣ на мѣсяцъ продолжительнѣе, чѣмъ по восточную ея сторону, гдѣ таковую надо считать мѣсяца въ 2, но въ хорошіе годы и еще большею.

Днемъ открытія навигаціи въ Югорскомъ шарѣ надо считать въ среднемъ 5-е Августа, но нормальныя уклоненія отъ этого числа могутъ быть недѣли на 2 въ ту или другую сторону.

Такая отрадная картина условій плаванія какъ будто не сходится съ приведеннымъ мною перечнемъ результатовъ всѣхъ зарегистрованныхъ путешествій, но на это указываетъ только первое впечатлѣніе, если же разобраться насколько плававшими судами были выполнены тѣ необходимыя условія, которыми владѣемъ мы въ настоящее время, и отбросить случаи ничего общаго неимѣющія съ препятствіями ото льдовъ, то выводъ получится обратный. Не даромъ великій нашъ Ломоносовъ пишетъ, что «неудачныя предпріятія произошли 1) отъ неяснаго понятія предпріемлемаго дѣла, что не имѣли не токмо наши, но и Англичане и Голландцы довольнаго знанія натуры, ниже яснаго воображенія предлежащей дороги, 2) что пріуготовленія были беспорядочны».

Возьмемъ сперва плаваніе парусныхъ судовъ, и съ самаго начала, т. е. и тѣ, когда всякій увидѣнный въ морѣ клочекъ земли представлялъ новое открытіе, откинувъ лишь плаваніе

Виллугбея въ 1553 г., ибо онъ, или собственно Чепслеръ, попавъ въ Двину, на востокъ не ходилъ.

Всѣ неудачныя попытки этого періода проникнуть на востокъ можно раздѣлить по причинамъ неудачъ на три группы:

I-я группа — незнаніе времени, когда Карское море открывается; къ ней должны быть отнесены:

1) Экспедиція Бурроу 1556 года, — ушла отъ Вайгача 9 Августа.

2) Экспедиція Пета 1580 года,—ушла изъ Карскаго моря 19 Іюля.

3) Экспедиція Баренпса 1594 года, — ушла 13 Іюля.

4) Экспедиція Гудзона 1608 года, въ концѣ Августа была уже въ Англіи.

5) Его-же экспедиція 1609 года, ушла 4 Мая.

II-я группа—незнаніе другихъ условій плаваній:

1) Голландская торговая экспедиція 1595 года изъ 7 судовъ вошла въ Карское море, но не зная, можетъ ли вступить во встрѣченный плавающій ледъ, вернулась, между тѣмъ пересѣкать здѣсь посящійся рѣдкій ледъ дѣло обычное и легкое.

2) 2-я экспедиція Баренпса была на С. В. Новой Земли, въ заливѣ занесена льдомъ; мы уже видѣли, что лѣтомъ въ въ Карскомъ морѣ вѣтра всегда отъ сѣверо-востока, которыми и нажимаетъ ледъ на Новую Землю, поэтому если море не чисто, надо, стоя въ заливѣ, всегда быть на чеку.

3) Экспедиція Чичагова 1765 и 1766 гг., ищетъ свободнаго моря подъ такой широтой, какъ $80^1/_2°$.

III-я группа — неосторожность, къ ней относится:

2-я экспедиція Крузенштерна въ 1862 году. Онъ былъ сорванъ съ якорей льдомъ въ Югорскомъ шарѣ, но затѣмъ освободился, а потомъ уже самъ прицѣпился къ льдинѣ и черезъ нѣсколько дней былъ окруженъ льдомъ, между тѣмъ простору было много, если нѣсколько дней онъ шелъ на этомъ буксирѣ.

Кромѣ того отстаиваться надо всегда на малой глубинѣ, тогда крупный ледъ не только не тронетъ, а даже защититъ, такъ какъ онъ на 6 саж. глубинѣ уже становится на мель.

Всѣ же остальныя суда этого паруснаго періода, приведенныя мною въ перечнѣ плаваній, препятствій ото льдовъ не терпѣли.

Обращаясь же теперь къ плаваніямъ паровыхъ судовъ, мы видимъ, что:

Съ 1874 по 1905 годъ было 174 попытки плаваній черезъ Карское море (155 паровыхъ судна и 19 парусныхъ), не считая норвежскихъ промысловыхъ судовъ.

Изъ нихъ:

142 благополучныхъ (127 паровыхъ и 15 парусныхъ).

11 потерпѣло аваріи или разбилось на отмеляхъ:

«Луиза 2-я» стала на мель еще въ Норвегіи.

«Норденшильдъ» — поломка въ машинѣ.

2 англійскіе парохода, принадлежащіе экспедиціи Министерства Путей Сообщенія поочереди и по одному и тому же плану загорѣлись въ С.-Петербургѣ (1905 г.).

«Гампстедтъ»—англійскій пароходъ той же экспедиціи, выскочилъ въ тихій и ясный день при свободномъ морѣ на берегъ Вайгача.

«Роддамъ» — англійскій пароходъ той же экспедиціи, выскочилъ, сдавши грузъ, въ Енисеѣ на островъ.

«Сѣверное Сіяніе» — погибло во время зимовки при вскрытіи рѣки Енисей.

«Темза» — тоже.

«Луиза I»—выскочила на берегъ въ Обской губѣ во время тумана.

«Тюмень»—погибла на барѣ р. Оби, ставши на мель.

«Ермакъ» — выскочилъ на банку въ Югорскомъ шарѣ (1905 г.).

21 судно было остановлено льдомъ и частью погибло, а именно.

Въ 1879 г. не выполнили своего назначенія 4 англійскихъ судна, они найдя 30 Іюля Югорскій шаръ и Карскія ворота

закрытыми, пошли къ Маточкину шару, и не видя удачи, еще 10 Августа ушли назадъ, но бывшая съ ними «Луиза» снова спустилась къ Югорскому шару и 18 Августа съ двумя баржами на буксирѣ была уже въ Енисеѣ, а яхта «Айсбергъ» ходила въ Карское море Маточкинымъ шаромъ, также прошли въ Енисей и обратно «Нептунъ» и «Экспрессъ». Шхуны «Обь» и «Енисей», вышедшія изъ р. Обь, были встрѣчены возвращавшейся «Луизою» на параллели Маточкина шара всего лишь въ 120 миляхъ. «Луиза» прошла спокойно, а они нѣтъ, но тутъ не было должнаго умѣнья вообще плавать.

Въ 1880 году мы опять видимъ, что два судна не прошли, но «Нептунъ» прошелъ съ грузомъ въ Енисей и обратно и прошелъ Карскимъ моремъ А. М. Сибиряковъ съ двумя судами.

Въ 1882 году «Луиза» и «Варна» были затерты, но Говгардъ на «Димфнѣ» шелъ благополучно вдоль берега и какъ онъ говоритъ, пришелъ-бы, но необходимость помочь бѣдствующимъ, рѣшила судьбу его плаванія иначе.

Въ 1899 году не прошли Югорскимъ шаромъ 5 англійскихъ судовъ, но послѣ нихъ благополучно прошла Карскими воротами яхта «Норра», плавала по Карскому морю и льда не видѣла.

Всѣ эти случаи показываютъ лишь только на то, что необходимо знаніе условія плаваній и времени.

Въ 1883 году не прошло 4 судна и въ 1903 одно, другихъ судовъ не ходило и потому только эти два года являются сомнительными, но съ другой стороны совершенно не было свѣдѣній о состояніи прохода въ Карское море у Сѣверной оконечности Новой Земли, гдѣ ходятъ норвежскія промысловыя суда, которыя показываютъ, что если южные пути бываютъ закрыты, то этотъ сѣверный бываетъ открытъ непремѣнно.

Въ 1905 году, когда шла экспедиція Министерства Путей Сообщенія, признаки были болѣе угрожающими, почему, по

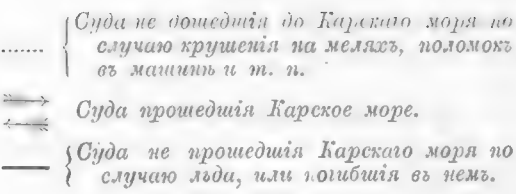
требованію князя Хилкова, я посланъ былъ въ Югорскій шаръ съ приказаніемъ, если найду нужнымъ принять начальствованіе надъ экспедиціей, которую велъ подполковникъ Сергѣевъ, одинъ изъ моихъ бывшихъ помощниковъ по гидрографической экспедиціи, однако, методичность его дѣйствій и планъ ихъ, не потребовалъ моего вмѣшательства, хотя еще 15 Августа шаръ былъ полонъ льда. Экспедиція прошла благополучно взадъ и впередъ съ колесными пароходами и и имѣя иногда даже по 2 баржи на буксирѣ, которыя осенью пришли въ Енисейскъ.

И когда мнѣ пришлось давать свои показанія въ 1905 году въ особомъ совѣщаніи, состоявшемся по поводу посылки экспедиціи Министерствомъ Путей Сообщенія, то по требованіямъ личнаго опыта и результатовъ изученія вопроса о морскомъ пути въ Сибирь, я категорично высказался, что плаваніе къ устьямъ Енисея не представляетъ особыхъ затрудненій и при надлежащемъ руководствѣ не является сомнительнымъ.

Теперь мнѣ остается добавить, что если проливы, ведущіе въ Карское море, снабдить безпроволочнымъ телеграфомъ, то при плаваніи въ Енисей не будетъ даже и потери времени на ожиданіе вскрытія проливовъ, кромѣ того эти станціи, ведя наблюденія надъ моремъ, позволятъ намъ довершить изученіе условія плаванія, и установить правильные рейсы и расширить предѣлы навигаціи. Гудзоновъ заливъ въ худшихъ условіяхъ, между тѣмъ тамъ уже пароходство процвѣтаетъ.

Такимъ образомъ небольшія денежныя затраты, какъ на упомянутыя надобности, такъ и на другія, напр., устройство разгрузочныхъ пунктовъ въ Енисеѣ и Оби, нѣкоторыя таможенныя льготы по ввозу, дадутъ быстро расцвѣсть торговымъ и промышленнымъ зачаткамъ Сибири и вмѣстѣ съ этимъ расцвѣтетъ еще больше и благосостояніе нашей Великой Россіи.

А. Вилькицкій.



ВѢДОМОСТЬ

о плаваніяхъ по Карскому морю съ 1874 по 1905 г.

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1874	пх. «Діана» . . .		Дунди.	о. Диксонъ.	Крейсеровалъ съ научною цѣлью 8 недѣль по Карскому морю, до острова Диксона въ Енисейской губѣ и обратно.
1875	пс. «Вимъ» . . .		Англія.	до Ямала.	Крейсеровалъ въ Карскомъ морѣ.
	пс. «Pröven» . . .		Тромсэ.	о. Диксонъ.	Начальникъ экспедиціи Норденшельдъ на шлюпкѣ пошелъ въ Енисей и черезъ Сибирь вернулся домой.
1876	пх. «Thames» . . .		Сундерлэндъ.	Туруханскъ на Енисеѣ.	Первый транспортъ товаровъ, когда-либо доставленныхъ въ Енисейскъ—прямо изъ Европы.
	пх. «Jmer» . . .		Тромсэ.	Енисейская губа.	Дошелъ до деревни Кореповской близъ Гольчихи на Енисеѣ, гдѣ оставилъ часть груза.
	пс. «Glow-worm» .		Англія.	о. Бѣлый.	Посѣтилъ Ледяную гавань на Новой Землѣ, мѣсто зимовки Баренца.
	пс. «Сѣверное сіяніе» . . .	.....	Енисейскъ.	Бреховскіе о. на Енисеѣ.	Разбитъ весеннимъ ледоходомъ на мѣстѣ зимовки.

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1877	пх. «Fraser». . .		Бременъ.	Гольчиха.	
	пх. «Louise». . .		Гуль	Тобольскъ.	Остался въ Тобольскѣ. Первый морской пароходъ, поднявшійся по Оби.
	пс. «Утренняя Заря». . . (прежде Ibis).		Бреховскіе о. на Енисеѣ.	С.-Петербургъ.	Первое судно, построенное въ Сибири и прибывшее въ Европу.
	пх. «Thames». . .		р. Курейка, прит. Енисея.	устье Енисея.	Выскочилъ въ половодье на берегъ.
	пх. «Workworth».		Ливерпуль.	р. Надымъ, Обская губа.	Доставлено въ Обдорскъ около 500 тоннъ разныхъ товаровъ и столько же тоннъ принято пшеницы для доставки въ Лондонъ.
	пх. «Neptun». . .		Гамбургъ.	р. Надымъ въ Обской губѣ.	Благополучно довезъ въ Надымъ грузъ и, взявъ здѣсь новый грузъ, вернулся на родину.
	пх. «Louise 1». .		Тобольскъ.	Обская губа.	Выброшенъ на мель въ Обской губѣ, гдѣ и погибъ.
1878	пс. «Сибирь». . .		Тюмень.	Лондонъ.	
	пх. «Vega». . . .		Карлскрона.	Беринговъ проливъ, Тихій океанъ	Ученая экспедиція барона Норденшельда.
	пх. «Lena». . . .		Тромсэ.	Якутскъ.	Оставленъ въ Якутскѣ. Единственное судно, пришедшее до сихъ поръ съ моря въ Якутскъ.
	пх. «Fraser». . .		Германія.	с. Дудинское на Енисеѣ.	Оба судна грузил. около «Караула». Взявъ затѣмъ полный грузъ пшеницы, вернулись въ Европу.
	пс. «Express». . .		Германія.	с. Заостровное на Енисеѣ	

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1878	пх. «Царица» . .	→	Норвегія.	Енисейская губа.	«Царица» наткнулась на камень близъ Корсаковскихъ острововъ, товары были перегружены на баржи, шедшія съ пароходомъ «Москва».
	пх. «Луиза 2» . .	.....	Кронштадтъ.	Норв. штаты.	Сѣла на мель еще въ Норвегіи.
	пх. «Москва». . .	→	Бременъ.	Енисейскъ.	Колесной пароходъ «Москва», съ тремя желѣзными баржами, по 100 тоннъ каждая, оставлены на Енисеѣ.
	пх. «Louise» . . .	→ ←	Бременъ.	с. Толстоносовское на Енисеѣ.	Прошелъ съ грузомъ въ оба конца и привелъ въ Енисей 2 баржи груженыхъ товарами.
	пх. «Amy»	—	Англія.	Зап. берегъ, Нов. Земли.	
	пх. «Brighton» . .	—	Англія.		
	пх. «Mizpah». . .	—	Англія.		
	пх. «Alston» , . .	—	Англія.		
1879	пх. «Neptun». . .	→ ←	Германія.	Енисей.	Въ оба конца прошелъ съ грузомъ.
	пс. «Express» . .	→ ←	Германія.	Енисей.	Въ оба конца прошелъ съ грузомъ.
	пс. «Jsbjorn». . .	→ ←	Англія.	Восточ. бер. Нов. Земли.	
	пс. «Надежда» . .	—	р. Обь.	—	Оба судна погибли отъ льдовъ, на зимовкѣ въ Карской губѣ.
	пс. «Обь»	—		—	
	пс. «Тюмень» . .	.....		—	Тюмень погибла на мели въ Обской губѣ.

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1880	пх. «Dahlmann». .	——	Германія.	Новая Земля.	Оба парохода, встрѣтя ледъ, какъ въ проливахъ, такъ и около сѣверной оконечности Новой Земли, вернулись обратно.
	пх. «Луиза» . . .	——	Германія.	»	
	пх. «Naptun». . .	⇉ ⇇	Гамбургъ.	устье Оби.	Въ оба конца шелъ съ грузами.
	пх. «Oscar Dikson».	⇉	Вардэ.	Гыданская губа.	Оба судна, принявъ, по ошибкѣ, заливъ около Матесале за входъ въ Енисей, погибли.
	пс. «Nordland» . .	⇉	—		
1881	пх. «Луиза» . . .	⇉ ⇇	Гаммерфестъ	мысъ Караульный на Енисеѣ.	
	пх. «Dahlmann» .	⇉	Геммерфестъ		Шелъ съ тремя баржами. Остался зимовать въ Енисейскѣ (позже названъ «Графъ Игнатьевъ»).
1882	пх. «Луиза» . .	——	Бременъ.	Ю.-в. часть Карскаго м.	
	пх. «Dymphna». .	——	Копенгагенъ	Ю.-в. часть Карскаго м.	Оба парохода зимовали во льдахъ Карскаго моря, около Ямала, причемъ пар. «Varna» раздавленъ льдомъ.
	пх. «Varna» . . .	——	Голландія.	Ю.-в. часть Карскаго м.	
1883	пх. «Луиза» . . .	——	Бременъ.	Южная часть Карскаго м.	У парохода «Луиза» льдомъ повредило винтъ, вернулся на буксирѣ «Норденшельда».
	пх. «Норденшельдъ» .	——	—		
	пх. «Обь»	——	Архангельскъ.	Карское м.	Шли на выручку голландской команды съ погибшаго пар. «Varna».
	пх. «Георгій». . .	——			
1884	пх. «Норденшельдъ» .	.....	Печора.	Югорскій шаръ.	Вернулся вслѣдствіе поломки въ машинѣ.

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1885—6	—	—	—	—	Не было плаваній къ берегамъ Сибири.
1887	пх. «Phoenix» . .		Ньюкастль.	Енисейскъ.	Привезъ разный товаръ и остался въ Енисейскѣ.
1888	пх. «Labrador» . .		Ньюкастль.	до Ямала.	
1889	пх. «Labrador» . .		Лондонъ.	Гольчиха.	Вслѣдствіе того обстоятельства, что рѣчные пароходы не прибыли къ сроку, сгрузилъ половину груза въ Гольчихѣ и вернулся обратно.
1890	пх. «Biskaia». . .		Лондонъ.	с. Казанское на Енисеѣ.	
	пх. «Thule» . . .		Лондонъ.		
	пх. «Bard». . . .		Лондонъ.	Енисейскъ.	Оставленъ на Енисеѣ.
1891—92	—	—	—	—	Плаваній не было.
1893	пх. «Fram». . . .		Христіанія.	почти до Ново-Спб. о.	
	пх. «Orest». . . .		изъ Англіи.	Гольчиха.	Доставили изъ Англіи до 2000 тоннъ груза, преимущественно рельсъ для Сибирской жел. дор.
	пх. «Минусинскъ».				
	пх. «Blancathra» .				
	пх. «Лейтенантъ Овцынъ» .		Глазго, Шотландія.	Енисейскъ.	Первыя суда подъ военнымъ флагомъ на Енисеѣ, ими доставлены рельсы для Сибирской жел. дор.
	пх. «Лейтенантъ Малыгинъ» .				
	пх. «Лейтенантъ Скуратовъ» .				
1894	пх. «Стьерненъ» .		Ньюкастль.	Луковый протокъ.	Разбился на обратномъ пути въ Англію

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1894	пх. «Первый» . .		Ньюкастль.	Енисейскъ.	Колесные пароходы мин. пут. сообщенія.
	пх. «Второй». . .				
1895	пх. «Lorna Doone».		Англія.	Гольчиха.	
	пх. «Burnoul» . .				
1896	пх. «Лейтенантъ Овцынъ» . .		Тобольскъ.	г. Архангельскъ.	Гидрограф. экспедиція.
	пс. «Лейтенантъ Скуратовъ» .				
	пх. «Ecosaise» . .		изъ Англіи.	Енисей.	
	пх. «Lorna Doone».				
	пх. «Іоаннъ Кронштадтскій» .		Норвегія.	Енисейскъ.	На этомъ пароходѣ совершилъ плаваніе въ Енисей покойный адмиралъ Макаровъ.
	пх. «Blancathra» .		Англія.	Енисей.	Коммерческая экспедиція Попгаумъ.
	пх. «Lorna Doone».				
	пх. «Briton» . . .				
	пх. «Norman» . .				
1897	пх. «Ecossaise». .				
	пх. «Buccaner».				
	пх. «Glenmor» . .				
	пх. «Scotia» . . .				
	баржа «Mary» . .				
	пх. «Engineer» . .			Обь.	
	пх. «Naranja» . .				

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1898	пх. «Пахтусовъ» .	→ ←	Архангельскъ.	до Ямала.	
	5 пароход.	→ ←	Англія.	Обь и Енисей.	
1899	5 больш. пароход.	—	Англія.	Вайгачъ.	Льды въ проливахъ около о. Вайгача не позволяли проникнуть въ Карское море. Одинъ изъ англійскихъ пароходовъ, а именно «Arthur», погибъ около Югорскаго шара.
	яхта «Notta». . .	→ ←	Норвегія.	о. Бѣлый.	
1900	пх. «Заря». . . .	→	С.-ПБургъ.	Ново-Сиб. о.	Судно пришло въ негодность и, по снятіи съ него пивентаря и машины, брошено.
1901	пх. «Пахтусовъ» .	→ ←	Архангельскъ.	зал. Медвѣжій.	
1902	пх. «Пахтусовъ» .	→ ←	Архангельскъ.	Байдаратская губа.	Плаваній въ Сибирь не было, не принимая, конечно, въ разсчетъ парусныхъ яхтъ норвежскихъ звѣропромышленниковъ, посѣщающихъ почти каждый годъ Карское море.
1903	пх. «Пахтусовъ» .	—	Архангельскъ.	—	
1904	пх. «Пахтусовъ» .	→ ←	Архангельскъ.	Обская губа.	

Библиотека РИВМФ СССР

Годъ плаванія.	СУДНО.		Мѣсто отправленія.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1905	пх. «Пахтусовъ» .				2 англійскихъ парохода сгорѣли въ С.-Петербургѣ.
	пх. «Свеаборгъ»				Гамстедъ выскочилъ на берегъ въ ясную погоду въ Лямчиной губѣ (на о-вѣ Вайгачъ).
	пх. «Гапсаль» . .				
	Англійскій пар. .	.....			Роддамъ выскочилъ на Енисеѣ на о-въ Турушинъ.
	Англійскій пар. .	.....			
	пх. «Гамстедъ». .	.....			Ермакъ выскочилъ на банку въ Югорскомъ шарѣ.
	пх. «Роддамъ» . .	.....			
	пх. «Енисейскъ» .		Экспедиція Сообщенія	Мин. Путей въ Енисей.	
	пх. «Красноярскъ».				
	пх. «Минусинскъ».				
	пх. «Туруханскъ» .				
	пх. «Лена». . . .				
	пх. «Ангара». . .				
	пх. «Гладіаторъ» .				
	пх. «Симпсонъ» .				
	пс. «Унтер-везеръ» . . .				
	пх. «Ермакъ» . .	.....			
	Нѣмецкій пар. . .		2 Нѣмецкихъ парохода съ товарами	въ Обь.	
	Нѣмецкій пар. . .				

47°
50°
60°
75°
74°
73°
72°
71°
70°
69°
68°
67°
66°
65°
Новая земля
Губа Крестовая
Мишочкинъ шаръ
Мал. Кармакулы
Карское
море
Губа Бѣлушья
Междушарскій
Карскія ворота
Вайгачъ
Югорскій шаръ
Байдарацкая
Колгуевъ
Ст. Бугрина
Печорскій заливъ
р. Индига
р. Печора
Берегъ описанный экспедиціею.
Положеніе того-же берега на старыхъ картахъ.
Берегъ снятый съ прежнихъ картъ.

Печ. въ фотометаллотипн. маст. Гл. Гидр. Упр. М.М.

КГ В
3 46-С